

**ANEXO L* – INFORME RER, RED DE
EXPRESOS REGIONALES**

INFORME ELABORADO CON INFORMACIÓN BRINDADA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN.

Introducción

En primer lugar cabe señalar que los lineamientos de la Planificación Estratégica de la Movilidad Urbana Sustentable, los cuales son el marco de estos proyectos, son:

1. Priorización del Transporte Público.
2. Priorización de la Movilidad No Motorizada.
3. Desaliento de la Movilidad Individual Motorizada.
4. Relación y desarrollo entre accesibilidad y usos del suelo (Ciudad compacta / Ciudad Difusa).

Dentro de este marco, es menester destacar el proyecto Red De Expresos Regionales (RER).

El concepto RER consiste en conectar líneas ferroviarias preexistentes que no se vinculaban entre sí, y evitar la necesidad de trasbordos para quienes tienen como destino el área central o desean viajar de periferia a periferia.

El programa RER permite la actualización del modo ferroviario, su interconexión y consecuente potenciación, transformando el centro de la ciudad en un centro neurálgico del sistema de transporte metropolitano, logrando la reconversión de sus viajes mediante la eliminación de trasbordos, mejoras en la accesibilidad y reducción de los tiempos de viaje, especialmente para aquellos de mayor longitud. Al mismo tiempo la materialización de conexiones directas entre las líneas ferroviarias actuales permitirá la realización de viajes entre las distintas

subcentralidades metropolitanas dando vitalidad y fortaleciendo el desarrollo de dichas subcentralidades.

Cabe destacar que el ferrocarril es el único modo de transporte con capacidad real para absorber la creciente demanda de viajes en la Región Metropolitana de Buenos Aires, y es el que permitiría hacer un cambio en los patrones de movilidad de la población en general. Buenos Aires tiene el potencial de su red ferroviaria con accesibilidad al borde del área central, materializada en las Estaciones de Retiro, Once y Constitución.

La adopción de la solución RER en la Ciudad, como estrategia para potenciar la oferta del sistema ferroviario metropolitano, permitirá mejoras significativas en la conectividad con el centro de la Ciudad, al beneficiar los movimientos radiales que se realizan por ferrocarril. Asimismo es importante señalar la mejora que producirá a nivel metropolitano en la conectividad ferroviaria de periferia a periferia del área central.

Por otra parte, las extensiones progresivas de los servicios RER (con el consecuente aumento de longitud de superposición con los servicios convencionales) requieren la posibilidad de operar con intervalos incompatibles con la existencia de pasos a nivel. Es por ello, que para reducir la necesidad de trasbordos en estaciones de correspondencia y aumentar significativamente la capacidad de transporte del sistema en las áreas más densas asegurando no solo satisfacer la demanda, sino también ofrecer buenos niveles de servicio a los pasajeros, se requiere:

- a) la eliminación de la totalidad de los pasos a nivel en el tramo en cuestión,
- b) la electrificación de dichos tramos, y
- c) la adecuación (con el espacio necesario) de la nueva estación cabecera secundaria del servicio RER para que pueda cumplir adecuadamente con ese rol.

Una solución de este estilo que busca eliminar la totalidad de los pasos a nivel redundante significativamente en una mejora en la seguridad vial de la Ciudad, reduciendo así el riesgo de accidentes.

El proyecto RER se inscribe en el marco de la Modernización y Refuncionalización de los ferrocarriles metropolitanos, primer punto de las estrategias de ordenamiento, coordinación y planificación del Plan Director de Transporte (PDT) de la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM).

El desarrollo del sistema ferroviario ha sido el gran articulador territorial del área metropolitana desde el siglo pasado. El Gran Buenos Aires podría mejorar su vinculación con la Ciudad a través de la potenciación de este modo, considerándolo estructurante de los demás modos públicos, y su articulación con el subte y el autotransporte público de pasajeros, como sistema secundario. Continuando con el programa que se ha encarado en el sistema ferroviario se ha propuesto en el marco del mencionado PDT:

- Incorporar y renovar el material rodante para las líneas metropolitanas, dirigido al aumento de la capacidad y el confort del servicio.
- Mejorar, en forma articulada con la expansión de la red de subterráneos, los servicios ferroviarios con la implementación del Programa Red de Expresos Regionales (RER). El programa RER incluye obras de estaciones, túneles, viaductos, pasos a distinto nivel y otras obras de adecuación del sistema que permitan la prestación de los servicios expresos regionales.
- Aumentar la capacidad del transporte de cargas para mejorar la operatoria portuaria y de los centros de transferencia de carga.

Concurso Nacional de Ideas “Pabellón del Centenario y su Entorno”.

Los Proyectos en el marco de la Red de Expresos Regionales (RER) y de la modernización ferroviaria que se están implementando a partir de la presente gestión de gobierno y en el marco del PDT de la ATM son los siguientes:

1. Viaductos ferroviarios
 1. Viaducto San Martín
 2. Viaducto Mitre
 3. Viaductos Belgrano Sur (Sáenz - Constitución y Aldo Bonzi - Tapiales)
2. Pasos a distinto nivel
3. Soterramiento del Sarmiento
4. Infraestructura propia RER
 1. Enlace Roca-San Martín
 2. Enlace Sarmiento-Mitre
 3. Enlace Belgrano Sur-Norte.
5. Electrificación del Sistema
 1. Línea Roca
 2. Línea San Martín
 3. Líneas Belgrano Sur y Belgrano Norte
6. Nuevo Material Rodante

Concurso Nacional de Ideas “Pabellón del Centenario y su Entorno”.

Como surge de lo expresado, la Red de Expresos Regionales puede conceptualizarse como el gran estructurador metropolitano con relación al transporte ya que permitirá unir diferentes puntos del conurbano con los diferentes centros nodales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

A diario miles de personas deben trasladarse desde y hacia la ciudad de Buenos Aires a fin de cumplir con tareas laborales, educativas, sociales, deportivas, etc. Sin lugar a dudas la modernización del sistema de transporte permitirá una mayor y más segura prestación del servicio con inclusión de todos los usuarios en el desarrollo de sus actividades diarias, con reducción de costos y tiempos.

Los diferentes subcentros ubicados de manera planificada y estratégica en la ciudad tal y como se encuentra indicado en el Plan Urbano Ambiental fortalecerá el desarrollo y permanencia de aquéllos lo que facilitará el crecimiento de los distintos sectores afectados con proyección a todo el ámbito de la Ciudad.

Área de emplazamiento

El predio objeto del presente Concurso se halla emplazado en el Barrio de Palermo, en la Comuna 14.

El polígono de intervención se encuentra delimitado por el eje de la Av. Bullrich (lindera al Ferrocarril San Martín), el eje de la Av. Cerviño, el Regimiento de Infantería I Patricios y deslinda con el área operativa del Ferrocarril General Bartolomé Mitre, ramales José León Suarez y Bartolomé Mitre.

Próximos al predio existen 3 puntos de acceso al sistema ferroviario: las estaciones Tres de Febrero y Ministro Carranza, de la Línea Mitre (ramales José León Suarez y Bartolomé Mitre), y la estación Palermo de la línea San Martín, siendo, estas últimas, dos puntos de conexión con la línea D de subte.

El trazado ferroviario del Ferrocarril Mitre (ramales José León Suarez y Bartolomé Mitre) se extiende desde la estación Retiro, localizada en el área central, hacia el Norte en territorio metropolitano, mientras que el Ferrocarril San Martín se extiende hacia el Noroeste de la Región Metropolitana, hacia las estaciones José C. Paz, Pilar y Dr. Cabred.

Actualmente, el servicio de la línea Mitre tiene un intervalo de 15 min con destino a José León Suarez, y 30 min a Bartolomé Mitre, mientras que la línea San Martín 12 min hasta José C. Paz, 20 min hasta Pilar y 70 min a Dr. Cabred. *Cabe mencionar que, en la actualidad, el servicio de la línea San Martín se encuentra interrumpido entre las estaciones Retiro y Villa del Parque debido a las obras del viaducto ferroviario elevado.* **En cuanto a los pasajeros que utilizan esas estaciones diariamente, por la Estación Palermo circulan 13.734 pax/día, Carranza 5.972 pax/día y 3 de Febrero 1.361 pax/día.**

En el futuro, la implementación de la RER permitirá vincular en forma directa las líneas mencionadas anteriormente: la línea Roca con la línea San Martín (RER Etapa 1) y la línea Sarmiento con la línea Mitre (RER Etapa 2), sin necesidad de trasbordar. Asimismo en la Etapa 1, los pasajeros de la RER Roca San Martín podrán combinar de forma indirecta, es decir realizando un trasbordo, con las líneas Mitre, Sarmiento y Belgrano norte en la estación Derecho y con la línea Belgrano sur en la estación Constitución.

Esto implicará un aumento de los servicios y de la conectividad para los usuarios de las estaciones que se encuentran en el área de emplazamiento. **Se estima que con la implementación de la RER, se multiplicaran los pasajeros para esas estaciones siendo 75.652 pax/día en Palermo, 33.046 pax/día en Carranza y 9.291 pax/día en la estación 3 de Febrero.**

En una primera etapa, los servicios de la línea Roca extenderán su recorrido desde la nueva Estación Constitución Roca –subterránea- hasta la Estación La Paternal de la Línea San Martín. Los servicios de la Línea San Martín compartirán “vía” con los servicios RER de la Línea Roca desde el enlace norte hasta la Estación La Paternal.

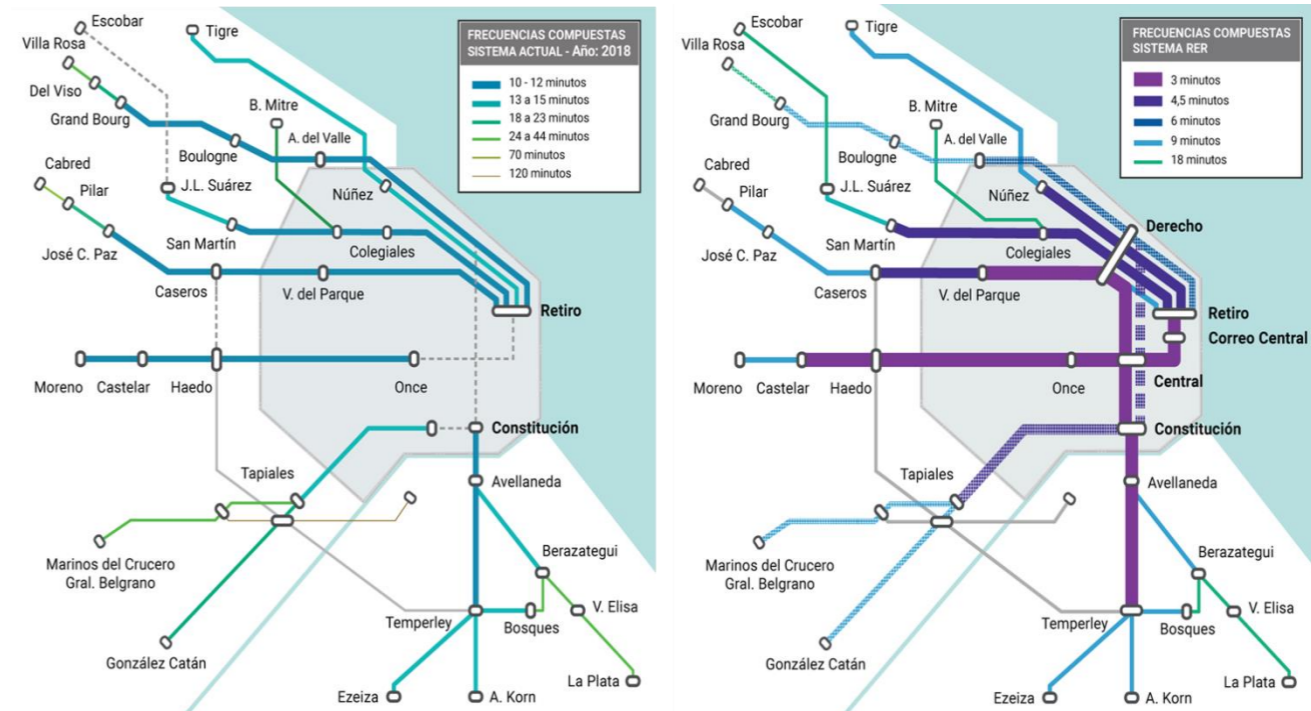
En las estaciones mencionadas, y en las estaciones que queden circunscriptas en el tramo mencionado, los pasajeros podrán realizar correspondencia con los servicios convencionales de la Línea San Martín, que seguirán operando hasta la estación cabecera Retiro correspondiente.

Cabe destacar que en un primer momento se establece la estación La Paternal como rebote pero luego se irá extendiendo el servicio RER a medida que se vayan eliminando los pasos a nivel existentes, modificándose las cabeceras secundarias. En este sentido, en etapas posteriores se considera la prolongación de los servicios RER hasta la estación Villa del Parque y Caseros de la Línea San Martín. En este tramo los servicios operaran cada 3 min.

Concurso Nacional de Ideas “Pabellón del Centenario y su Entorno”.

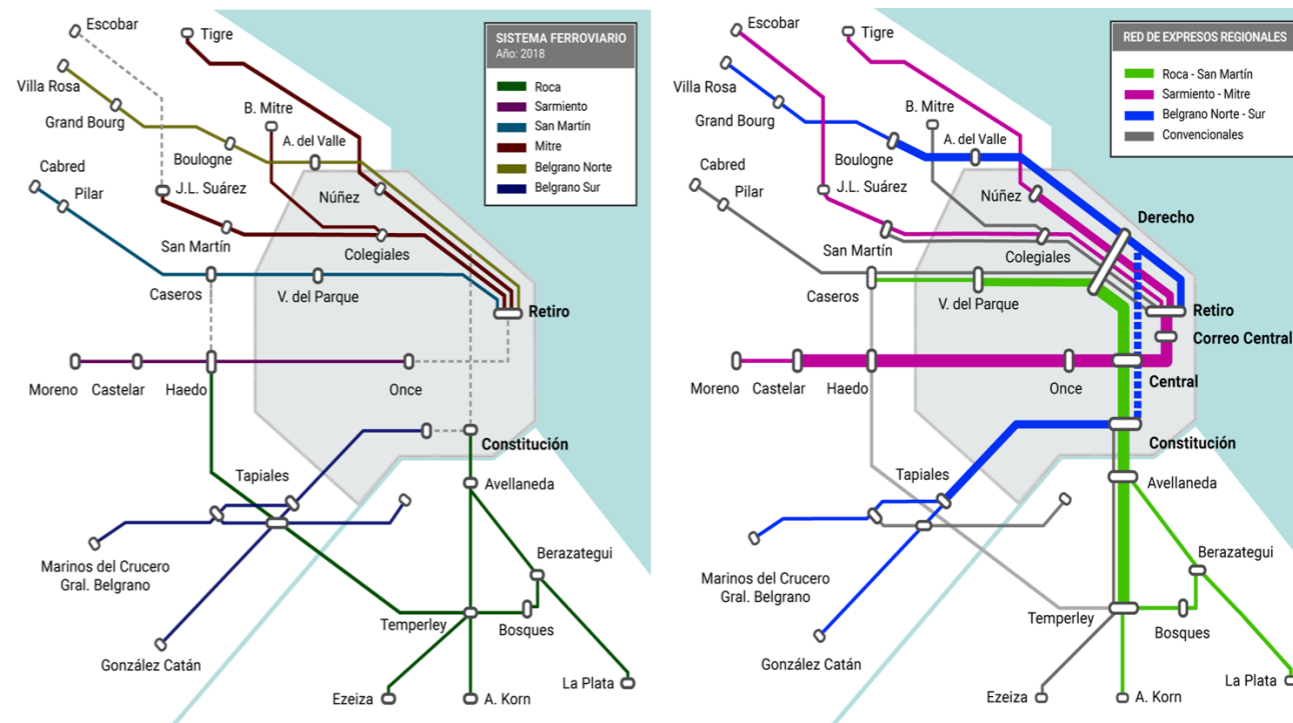
En la segunda etapa, los servicios de la línea Sarmiento extenderán su recorrido desde Plaza Miserere hasta una nueva estación subterránea en Retiro donde se vinculara con la línea Mitre en sus ramales José León Suárez y Tigre. El servicio convencional de la línea Mitre con destino a la estación Bartolomé Mitre seguirá operando desde la estación Retiro y compartirá vía con los servicios RER. En el tramo entre las estaciones Retiro y San Martín, los servicios operarán cada 4,5min.

A continuación se puede observar las mejoras en la oferta de transporte y en la conectividad del sistema:



FRECUENCIAS COMPUESTAS DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS CON RER

Concurso Nacional de Ideas “Pabellón del Centenario y su Entorno”.



INTERCONEXIONES DEL SISTEMA FERROVIARIO

Beneficios

Entre los beneficios que podemos mencionar:

Conectividad: Se multiplicarían las conexiones y posibilidades de movilidad entre los municipios de la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad de Buenos Aires, dentro de la Ciudad de Buenos Aires y entre los municipios que integran la Región Metropolitana.

Potenciar el Transporte Público: Se triplicarán los usuarios de tren de pasajeros, se reducirá el uso del automóvil y se optimizará el resto de modos de transporte público.

Ahorro en tiempo de viaje: Se maximizaría el uso del ferrocarril suburbano, permitiendo que viajes entre dos puntos puedan realizarse sin trasbordar con otros modos. Además, los trasbordos dentro del modo ferroviario se realizan en el mismo andén o en centros de trasbordo integrados con el propio ferrocarril o con otros modos. En la Estación Central por ejemplo se puede combinar con subte, combis, Metrobus y Ecobici.

Ahorro económico de los usuarios: Se reducirían los costos de viaje en muchos casos, tendiendo el proyecto a eliminar la necesidad de combinar con otros modos de transporte y de ese modo se evitaría pagar más de una tarifa.

Mayor comodidad: Reduciendo los trasbordos y mejorando las condiciones para realizar combinaciones con otros medios de transporte. El Programa prevé la incorporación de nuevas estaciones subterráneas diseñadas para que todos los pasajeros puedan acceder con facilidad, con asientos y tecnología que brindará información sobre los servicios en tiempo real.

Previsibilidad: Un ferrocarril bien operado permite planificar los horarios de salida y llegada. Estas nuevas conexiones posibilitan llegar a destino de manera más directa reduciendo la posibilidad de contratiempos (caminatas, esperas, demoras). Actualmente, muchos pasajeros prefieren no hacer trasbordo y realizar un largo viaje en colectivo aunque sea más extenso e impredecible, situación que el proyecto busca revertir.

Viaje más seguro: Al reducir esperas, caminatas y corridas para llegar a destino. También, las personas con movilidad reducida, se verán altamente beneficiadas al disminuirse la necesidad de trasbordar.

Equidad: Todos tenemos derecho a acceder a servicios y espacios públicos de calidad. Esa igualdad de oportunidades se ve reforzada cuando las personas que no tienen automóvil se mueven también con comodidad, rapidez y seguros.

Mejora ambiental: La reducción de transportes en colectivo, combis y autos particulares permitiría una menor emisión de CO₂ a la atmósfera, así como reducción de ruido y congestión en las vías públicas en superficie.